

FLOATING LUXURY



IWEIN MAASSEN

FLOATING

DE MEEST EXCLUSIEVE CRUISESCHEPEN

LUXURY



LANNOO

INHOUD

XS

SEA CLOUD	13
SILVER EXPLORER	23
STAR FLYER	35
SEA DREAM II	41
ROYAL CLIPPER	57

S

EUROPA 2	71
NAUTICA	83
WIND SURF	95
LE BORÉAL	101
L'AUSTRAL	113
SEABOURN SOJOURN	119
SEVEN SEAS VOYAGER	129
SILVER CLOUD	135

M

RIVIERA	145
MS ROTTERDAM	155
CRYSTAL SERENITY	169
SS ROTTERDAM	179



QUEEN MARY 2
191
CELEBRITY REFLECTION
201
MSC FANTASIA YACHT CLUB
215



ANTARCTICA
29
LISSABON
51
MUSCAT
91
MONACO
109
DUBROVNIK
125
VENETIË
163
AMSTERDAM
211



TECHNISCHE INFO
225
NAUTISCHE TERMEN
236



VOORWOORD

Cruisen wordt steeds populairder. Het aantal mensen dat een cruise maakt, is de laatste jaren toegenomen. En dat gebeurt niet zomaar. Natuurlijk is er de prijs-kwaliteitverhouding die in bijna alle gevallen gunstig is, maar cruisen betekent ook – letterlijk – het ontdekken van nieuwe horizonten, een andere manier van vakantie vieren. De meesten van ons wonen op het vasteland. Varen doorbreekt de alledaagse sleur en is net daardoor zo ontspannend.

Cruisen is een unieke ervaring. Het 's avonds wegvaren van een plaats om vervolgens de volgende ochtend wakker te worden bij een nieuwe bestemming, het blijft fascinerend. Cruisen is een ontdekkingsreis met als groot voordeel dat het hotel met je meevaart. Je hoeft maar één keer je koffer uit te pakken terwijl je meerdere plaatsen bezoekt. Overdag een stad verkennen of luieren aan boord, 's avonds varen en genieten van het schip. De volgende dag weer een nieuwe bestemming bezichtigen – er zijn saaier manieren om een vakantie in te vullen.

Een hardnekkig misverstand is dat cruisen voor oudere mensen is. Fout! De gemiddelde leeftijd van mensen die voor de eerste keer cruisen, is beneden de veertig jaar. Dat komt ook omdat de meeste schepen tegenwoordig ingesteld zijn op kinderen.

Het aanbod aan cruises is groot. En dat maakt kiezen moeilijk. Daar wil dit boek bij helpen door een selectie van de topcruiseschepen van dit moment aan bod te laten komen. Het zijn cruiseschepen die uitblinken in service, kwaliteit van eten, inrichting, luxe, vermaak aan boord, keuze van de bestemmingen en meer. Het neusje van de zalm van de huidige cruise-industrie dus.

De schepen zijn ingedeeld naar grootte. Want, *size does matter*. Een week op een zeiljacht met zestig andere gasten is natuurlijk heel wat anders dan een vakantie op een schip met drieduizend man. Waar natuurlijk een groter aanbod aan vertier en vermaak is. Er is voor elke behoefte een geschikt schip, dat is zeker. Maar het is de kunst een schip te kiezen dat bij de persoonlijke behoeftes past.

Dit boek pretendeert niet compleet te zijn, het is bedoeld om te inspireren en een eyeopener te zijn. Want wie nog nooit een cruise heeft gemaakt, doet zichzelf tekort.

Happy sailing!

Iwein Maassen





XS

BOETIEKSCHEPEN



LUXURY CABINS

XS

Van alle cruiseschepen zijn de boetiekschepen de meest intieme. Dat komt natuurlijk door de kleinschaligheid: ze hebben een capaciteit tot maximaal 250 gasten. Op een boetiekschip heb je eerder het idee op een privéjacht te reizen dan op een cruiseschip. Het personeel kent niet alleen je naam, maar ook je voorkeuren. Al snel is aan de bar verschijnen voldoende voor de barman om je favoriete drankje in te schenken.

Omdat de schepen een kleine diepgang hebben, kunnen ze op plaatsen komen waar grotere cruiseschepen niet kunnen komen. Kleine, intieme haventjes, afgelegen baaien – het zijn die bestemmingen die een cruise vaak memorabel maken. Boetiekschepen hebben betere ligplaatsen in grote steden. Zo kunnen ze in Sint-Petersburg met gemak de Neva opvaren om vlak bij de Hermitage aan de kade af te meren, terwijl grotere schepen een uur verderop moeten aanleggen, vanwege hun diepgang.

Maar een heel klein cruiseschip kan ook nadelen hebben. Van een kapitein van een Europees boetiekschip hoorde ik het verhaal van een cruise die stroef verlopen was. Een Amerikaans bedrijf had meer dan de helft van de hutten gehuurd om het personeel te bedanken voor een goed jaar. De stemming onder de medewerkers was uitgelaten en jolig, zoals gebruikelijk tijdens personeelsuitjes. Dat gaf ergernissen bij de andere gasten. Het onaangepaste gedrag van de Amerikanen werd als stuitend ervaren. Ze verschenen in T-shirts en korte broek op de *captain's cocktail*, een feestelijke champagneparty rond het zwembad, en de meesten dronken flesjes bier. En dat terwijl de overige gasten en het personeel zich de moeite hadden getroost in galakleding te verschijnen...

Onder de boetiekschepen bevinden zich de fraaiste aller cruiseschepen, de tallships. Dat zijn elegante zeilschepen, zoals de indrukwekkende vijfmaster de Royal Clipper, het grootste zeilschip ter wereld. Een cruise met een zeilschip is niet te vergelijken met een cruise op een gewoon schip. Het is een andere ervaring: er hangt een sfeer van saamhorigheid aan boord. Reizigers die dit soort cruises boeken, zijn doorgaans sportief ingesteld, vaak zijn het mensen die vroeger een zeilboot hebben gehad of in ieder geval geïnteresseerd zijn in de techniek van het zeilen. Meehelpen mag, maar hoeft niet. Op sommige schepen mag je – onder toezicht uiteraard – aan het roer staan: een ervaring die vooral mannen niet aan zich willen laten voorbijgaan. Meestal geeft de kapitein tekst en uitleg over de manoeuvres die hij maakt met zijn schip, gewoon op het buitendek, relaxed in de ochtendzon.

Op een zeilschip ervaar je bewuster de elementen, want om te zeilen heb je tenslotte wind nodig. Alhoewel er in het slechtste geval natuurlijk altijd nog op de motor geveren kan worden. Op een tallship bevind je je dichter bij de zee, letterlijk. Wie ooit in het net onder de boegspriet heeft gelegen, terwijl dolfijnen uit het water springen en meezwemmen, zal beamen dat het een onvergetelijke ervaring is.

En dan de stilte tijdens het zeilen. Geen gebrom van een motor, alleen het geluid van de wind en van de boeg die de zee doorklieft.



SEA CLOUD

PASSAGIER/RUIMTE BEMANNING/PASSAGIERS

XS 39,5 1,1

De begin vorige eeuw als particulier jacht gebouwde Sea Cloud is inmiddels als luxecruiseschip in de vaart. Het ruim 109 meter lange jacht verkeert nog grotendeels in authentieke staat, maar is aangepast aan de eisen van vandaag. De geschiedenis van dit schip leest als een spannend boek.

De in 1931 in Duitsland gebouwde viermasterbark, toen het grootste particuliere jacht ooit, werd gekocht door de Amerikaan E.F. Hutton, een succesvolle zakenman op Wall Street. Het van een zwarte romp voorziene schip werd 'Hussar' gedoopt. De vrouw van Hutton, Marjorie Merriweather Post, concentreerde zich op het interieur. De rijke erfgename van een groot Amerikaans voedselconcern besteedde ruim twee jaar fulltime aan die taak. Ze pakte de zaken grondig aan: in een warenhuis in Brooklyn liet ze de hutten op werkelijke grootte nabouwen om zo stap voor stap de inrichting af te werken alvorens alles naar het schip te verschepen. De antieke meubels, schilderijen en andere kostbaarheden werden met de grootste zorg uitgezocht voor de zeven hutten. Ook nu nog bezitten deze ruimtes veel originele details. Het schip is, vanwege de huidige commerciële functie, uitgebreid met een opbouw en heeft nu in totaal 32 hutten. Naast een bemanning van zestig man kan het 64 passagiers herbergen.

Het echtpaar had een bijzonder druk sociaal leven en de Hussar werd dan ook veel gebruikt, zowel voor zakelijke doeleinden als vakanties. Helaas liep het huwelijk op de klippen in augustus 1935. Omdat hij wist hoezeer ze eraan gehecht was, schonk Ed Hutton het schip een



dag na de scheiding aan zijn voormalige vrouw. Marjorie accepteerde het graag, en om een nieuw tijdperk in te luiden gaf ze het schip de naam 'Sea Cloud'.

Ook op een ander vlak handelde ze voortvarend, want vier maanden na haar scheiding trouwde ze met haar jeugdvriend Joseph Davies. Deze advocaat was tevens diplomaat. Toen hij begin 1937 de leiding kreeg van de Amerikaanse ambassade in Leningrad (het huidige Sint-Petersburg) nam hij vrouw én schip mee.

De Sea Cloud diende als een soort drijvend paleis waar belangrijke gasten werden ontvangen. Oorlogsdreiging maakte dat het schip via een omweg terugvoer naar de Verenigde Staten. Na de aanval van Japan op Pearl Harbour was Amerika in oorlog en daarom ronselde de Amerikaanse marine diverse jachten om in te zetten als oorlogsschepen. President Roosevelt, die goed bevriend was met Davies en de Sea Cloud goed kende, weigerde echter dat zeiljacht op te roepen voor militaire dienst, omdat hij vond dat het daarvoor te mooi was.

Maar in 1942 was het dan toch zover. Het schip werd grijs geschilderd, ontdaan van masten, voorzien van kanonnen en gehuurd voor het symbolische bedrag van 1 dollar per jaar door de Verenigde Staten. Onder de codenaam IX-99 ging het als weerstation dienstdoen in de Azoren en bij Groenland. Het geluk was aan de zijde van het schip, want het kwam als een van de weinige particuliere jachten de oorlog door. Niet ongeschonden, want het luxe-interieur had veel te lijden gehad onder de aanwezigheid van de militairen. Nu nog is op de brug een onderscheiding te zien die uit vijf chevrons bestaat, één voor elk half jaar dat de Sea Cloud de Amerikaanse marine diende.

In 1949 ging het inmiddels witgeverfde schip weer dienen als ontvangstgelegenheid voor het echtpaar Davies. Toen begin jaren 1950 het huwelijk van Joe en Marjorie in een crisis verkeerde, besloot Marjorie het schip te verkopen. Het onderhoud van het schip werd haar te veel. Alleen de bemanning al telde 72 personen.

In 1955 verkocht ze de Sea Cloud aan de Dominicaanse dictator Rafael Leonidas Trujillo Montinas. Het schip kreeg de nieuwe naam 'Angelieta' en werd voornamelijk gebruikt voor privédoeleinden. Toen zoonlief Ramfis in San Francisco ging studeren, nam hij het zelfs mee als onderkomen. Het schip haalde in die dagen wekelijks de

sensatiebladen door de beruchte feesten die de jonge student er gaf. Sterren als Zsa Zsa Gabor en Kim Novak waren vaak te gast op deze party's.

Rafael Trujillo werd in 1965 vermoord en een revolutie brak uit in de Dominicaanse Republiek. De nieuwe machthebbers waren niet opgezet met het schip. Om de smet van de dictator weg te poetsen gaven ze het de naam 'Patria' en zetten het te koop. Het duurde vijf jaar voor de Amerikaan John Blue, eigenaar van Operation Sea Cruises, het schip kocht. De 'Patria' werd 'Antarna' gedoopt en compleet gerestaureerd in Napels. Problemen met de Amerikaanse belastingdienst zorgden ervoor dat het schip bij terugkomst in Miami in 1968 aan de ketting werd gelegd. Daar bleef het achttien maanden liggen totdat Charles en Stephanie Gallagher er hun oog op lieten vallen.

Stephanie wilde een 'Oceanic School' beginnen waar studenten naast hun gewone studie ervaringen zouden opdoen met andere culturen, talen en wetenschappelijke onderzoeken. De studenten zouden tevens de bemanning vormen. Stephanie sloot een verdrag met John Blue om de 'Antarna' te huren. Onduidelijkheden in het contract maakten dat Blue verbood dat het schip zou uitvaren. Stephanie deed dat toch en zo werd de 'Antarna' in feite gekaapt door haar en de negentig studenten. Als grap werd zelfs de piratenvlag in de mast gehesen! John Blue was *not amused* en liet het schip in Panama – wederom – aan de ketting leggen. Daar bleef het acht jaar lang liggen zonder dat ernaar omgekeken werd.

Uiteindelijk kreeg de Duitse kapitein Hartmut Paschburg het inmiddels in zeer slechte staat verkerende zeiljacht in zijn vizier. Hij wist enkele Duitse zakenmannen te overtuigen het schip te kopen en noodreparaties werden verricht om de Sea Cloud – het schip had inmiddels zijn oude naam teruggekregen – de oceaan over te kunnen varen. In oktober 1978 was het zover: de Sea Cloud verhuisde naar Hamburg, werd weer in de oude luister hersteld en aangepast aan de hedendaagse eisen.

Eind 1979 maakt de Sea Cloud haar eerste commerciële cruise. En sinds die tijd is de elegante dame weer op de wereldzeëen te bewonderen.











COLOFON

www.lannoo.com

Registreer u op onze website en we sturen u regelmatig een nieuwsbrief met informatie over nieuwe boeken en met interessante, exclusieve aanbiedingen.

Tekst
Iwein Maassen

Fotografie
Iwein Maassen
behalve pagina 22–27 & 139 (Silversea) / 94–97 (Windstar Cruises) /
192 & 194 r.o. (Cunard) / 229–235 (diversen).

Ontwerp en zetwerk
Cedric Verhelst

Redactie
Saskia Martens

Als u opmerkingen of vragen heeft, dan kunt u contact nemen met onze redactie: redactiekunstenstijl@lannoo.com.

© Uitgeverij Lannoo nv, Tielt, 2014
D/2014/45/371 – NUR 450
ISBN: 978 94 014 1495 1

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand en/of openbaar gemaakt in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch of op enige andere manier zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.